

GESETZENTWURF

der Regierung des Saarlandes

betr.: Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing im Saarland
(Saarländisches Carsharinggesetz – SCsgG)

A. Problem und Ziel

Im Koalitionsvertrag für die 16. Legislaturperiode des Landtages des Saarlandes ist ein nachhaltiges, multimodales Mobilitätskonzept für das Saarland unter Beachtung der Ziele des Klimaschutzes und die Berücksichtigung von Mobilitätsformen der Zukunft vorgesehen.

Das sogenannte Modell des „Carsharing“, welches die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Automobile auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung beschreibt, stellt eine solche Mobilitätsform der Zukunft dar, welches nicht in Konkurrenz zum ÖPNV steht, sondern als Ergänzung zu diesem dienen kann.

Aufgrund der hohen Belastung der Städte und Gemeinden durch immer weiter zunehmenden Verkehr und damit verbundene Effekte wie Verknappung von Parkmöglichkeiten und Probleme der Luftreinhaltung rücken zwangsläufig Angebote in den Fokus, die Alternativen zum vorherrschenden motorisierten Individualverkehr bieten. Neben den bestehenden Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) finden sich zunehmend Angebote, die auf geteilter Nutzung von Individualverkehrsmitteln beruhen.

Das Carsharing erlaubt anders als konventionelle Autovermietungen ein kurzzeitiges, auch minutenweises Anmieten von Fahrzeugen. Die Nutzung der Fahrzeuge wird dabei über einen die Energiekosten miteinschließendem Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife abgerechnet.

In Deutschland werden derzeit vor allem folgende Carsharing-Varianten angeboten, die sich in ihrer Angebotsstruktur und in ihrer Wirkung auf Umwelt und Verkehr unterscheiden. Das stationsbasierte Carsharing, das stationsunabhängige Carsharing (free-floating) sowie Kombinationen aus den beiden vorgenannten.

Beim stationsbasierten Carsharing stehen die Autos auf einem festen Parkplatz. Kunden holen den Wagen dort ab, nach der Fahrt bringen sie ihn dorthin zurück. Reservierungen sind mehrere Wochen im Voraus möglich. Diese Variante eignet sich besonders für Nutzer und Nutzerinnen, die auf ein eigenes Fahrzeug verzichten wollen und die Verlässlichkeit eines in ihrer Nähe bereitgestellten Fahrzeugs benötigen. Stationsbasiertes Carsharing ist außerdem die preisgünstigste Carsharing-Variante.

Beim stationsunabhängigen Carsharing stehen Fahrzeuge beliebig im definierten Geschäftsgebiet einer Gemeinde auf Parkplätzen am Straßenrand zur Verfügung. Nutzer und Nutzerinnen orten und buchen sie über das Smartphone. Nach der Fahrt stellen sie den Wagen auf einem freien Parkplatz innerhalb des Geschäftsgebiets wieder ab. Bei dieser Variante sind Reservierungen im Voraus nicht möglich. Als frei identifizierte Fahrzeuge können sie lediglich für kurze Zeit vom Interessenten reserviert werden, bis dieser das Fahrzeug vor Ort erreicht hat.

Sowohl die Verfügbarkeit zu einem gewünschten Zeitpunkt als auch der Standort eines freien Fahrzeugs sind daher nur eingeschränkt planbar. Free-floating ermöglicht jedoch One-way-Fahrten innerhalb des definierten Geschäftsgebiets. Die Preise liegen über denen des stationsbasierten Carsharing.

Da beim stationsunabhängigen Carsharing die Fahrzeuge nicht an festen Stationen abgestellt werden, liegt hier keine Sondernutzung vor. Für dieses Carsharingmodell ist deshalb keine Regelung erforderlich.

Es besteht zwar bereits jetzt die Möglichkeit, stationsbasierte Carsharingstationen außerhalb gewidmeter Straßen zu betreiben, etwa auf privaten Parkflächen. Das Modell einer Sondernutzung bietet dann aber auch auf gewidmeten öffentlichen Straßen die Möglichkeit, straßenverkehrsrechtlich durchsetzbare Beschilderungen zum Ausschluss anderer Verkehrsteilnehmer anzuordnen, sofern die einschlägigen straßenverkehrsrechtlichen Regelungen des Bundes für eine Bevorrechtigung nach § 3 CsgG vorliegen

Das am 1. September 2017 in Kraft getretene Gesetz zur Bevorrechtigung des Carsharing (Carsharinggesetz - CsgG) des Bundes verfolgt den Ansatz der Park- und Gebührenprivilegierung ebenso wie die Möglichkeit der Sondernutzung von öffentlichem Straßenraum. Aufgrund der verfassungsrechtlich verankerten Kompetenzzuweisung in diesem Bereich konnte der Bund die Materie nur für die Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen und damit einen überschaubaren Teil des für das stationsbasierte Carsharing relevanten Verkehrsnetzes regeln. Praktische Relevanz kommt hingegen den dem Landesrecht unterstehenden Straßen nach § 3 des saarländischen Straßengesetzes zu, den Landstraßen I. und II. Ordnung, Gemeinde- und sonstige öffentliche Straßen.

Bisher fehlt es im Landesrecht an einer dem CsgG des Bundes vergleichbaren Regelung zur straßenrechtlichen Sondernutzung für stationsbasiertes Carsharing. Gleichwohl werden bereits deutschlandweit Stellflächen auf landesrechtlich geregelten Straßen für das stationsbasierte Carsharing genutzt, indem die Flächen teilweise dem öffentlichen Verkehr entzogen wurden

Die bestehenden Vorschriften im Bundes- und Landesrecht ermöglichen den Gemeinden bereits die Erlaubnis einer Sondernutzung zu erteilen. Mit dem stations-

basierten Carsharing gibt es jedoch eine neue Möglichkeit, bei der bestimmte Flächen auf öffentlichen Straßen gezielt einem einzelnen Anbieter zur Verfügung gestellt werden und die damit eine systematische Konkurrenzsituation von Anbietern um Flächen schafft. Das erfordert ein diskriminierungsfreies und transparentes Auswahlverfahren. Hinzu kommt die Möglichkeit, bei Bedarf auf aktuelle Probleme des wachsenden Individualverkehrs, insbesondere Umweltauswirkungen sowie Verknappung von Parkmöglichkeiten, angemessen zu reagieren und neue Verkehrsmodelle zu fördern.

Flächen, die exklusiv für Carsharingangebote ausgewiesen werden, gehen für andere Verkehrsteilnehmer verloren. Konflikte mit anderen Straßennutzern sind daher nicht auszuschließen. Die Vorschriften zur Sondernutzung setzen jedoch gerade einen Eingriff in den Gemeingebrauch voraus. Die Gemeinden sind frei darin, wie die Auswahl von Flächen gestaltet wird. Den Gemeinden die Entscheidung über die Ausgestaltung des Verfahrens und die Erteilung von Erlaubnissen zu überlassen, ermöglicht ihnen dabei eine größere Flexibilität, auf die individuellen Bedürfnisse entsprechend den jeweiligen örtlichen Gegebenheiten einzugehen.

Mit den §§ 18 und 19 und der Satzungsermächtigung in § 19 Abs. 3 des saarländischen Straßengesetzes besteht bereits ein flexibles System zur Regelung von Sondernutzungen. Auch die Verlagerung von Gewerbeflächen in den öffentlichen Verkehrsraum ist - etwa im Hinblick auf Altkleidercontainer, Telefonzellen oder Freischankflächen - prinzipiell nicht neu. Das bestehende Sondernutzungsregime umfasst, flankiert durch die Rechtsprechung, bereits Möglichkeiten zu einer weitgehenden Regelung.

Es ist jedoch notwendig, eine explizite Regelung für die Erlaubnis einer Sondernutzung für stationsbasierte Carsharingangebote zu schaffen. Einerseits war längere Zeit umstritten, ob ein solches Modell als straßenrechtliche Sondernutzung einzustufen ist. Andererseits bedarf es eines gesetzgeberischen Tätigwerdens, um den Spielraum für eine Ermessensausübung der Gemeinde bei der Auswahl von Carsharinganbietern auf Kriterien zu erweitern, die über einen sachlichen Bezug zur Straße hinausgehen. Das betrifft damit die umweltbezogenen Kriterien, wie etwa die Nutzung von elektro-betriebenen Fahrzeugen, oder sonstige Kriterien, die einer Verringerung des innerstädtischen, motorisierten Individualverkehrs besonders dienlich sind.

Diese Variante der bisherigen Flächenzuweisung hatte allerdings rechtliche Schwierigkeiten zur Folge, da nach der Einziehung keine Befugnis besteht, Verkehrszeichen für privilegiertes Parken anzuordnen. Eine Rechtsgrundlage für die Kennzeichnung von Sonderparkflächen für Carsharing ist zwischenzeitlich mit der 54. ÄnderungsVO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVO – Novelle) v. 20.04.20, (BGBl I, Nr. 19, S. 814 v. 27.04.20) geschaffen worden.

Auch ist ein Rückgriff auf die bestehenden straßenrechtlichen Regelungen zur Sondernutzungserlaubnis für Stellflächen, die für das stationsbasierte Carsharing genutzt werden, nicht möglich, da es sich bei der beabsichtigten Nutzung nicht um einen „Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus“ und damit nicht um eine straßenrechtliche Sondernutzung im bisherigen Sinne handelt. Der Gebrauch durch Carsharingfahrzeuge hat durchaus verkehrlichen Charakter. Vielmehr entsteht der besondere Charakter der Nutzung für stationsbasiertes Carsharing aus der Verlagerung der Gewerbefläche in den öffentlichen Straßenraum; denn beim stationsbasierten Carsharing wird die Nutzung des öffentlichen Straßenraums einem bestimmten Unternehmen und dessen Kunden unter Ausschluss aller anderen Verkehrsteilnehmer zur Verfügung gestellt (quasi Teileinziehung).

Eine Einschränkung des Gemeingebrauchs der Straße lässt sich gleichwohl weder mit einer bundes- noch mit einer landesrechtlichen Regelung vollends vermeiden. Zudem bietet das stationsbasierte Carsharing eine neue Nutzungsmöglichkeit, die eine systematische Konkurrenzsituation von Anbietern um Flächen schafft.

Die durch das Carsharinggesetz erfolgte, bundesrechtliche Klarstellung zur Sondernutzung nach dem Bundesfernstraßengesetz bei stationsbasiertem Carsharing ist für die landesrechtliche Auslegung nicht bindend. Aufgrund der einheitlichen Regelungsmaterie Straße und zur Vereinfachung der aufeinander abzustimmenden Verfahren der Flächenausweisung sollte allerdings eine vergleichbare Rechtsanwendung im Bundes- und Landesrecht erfolgen.

Ferner ist die Landesregierung auch angehalten, die nach Landesrecht zuständige Behörde gemäß § 5 CsgG des Bundes zu bestimmen

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf soll eine Regelung für das stationsbasierte Carsharing geschaffen werden und die Gemeinden als nach Landesrecht zuständige Behörde neben den Straßen nach § 3 des saarländischen Straßengesetzes auch für innerörtliche Bundesstraßen bestimmt werden.

Ein eigenes Carsharinggesetz ist notwendig da ein erhebliches öffentliches Interesse an der Regelung der Ausgestaltung der Sondernutzungserlaubnis für Carsharingfahrzeuge auf Landesebene besteht und dem Bund mit Ausnahme der Bundesfernstraßen keine Gesetzgebungskompetenz zukommt.

B. Lösung

Mit einem eigenen saarländischen Carsharinggesetz soll die Rechtsgrundlage für die Ausweisung von Stellflächen für das stationsbasierte Carsharing auf Landes- und Gemeindestraßen geschaffen werden. Die Regelungen sind an die Bundesnormen angelehnt. Gleichzeitig werden den Gemeinden eigene Spielräume zur Gestaltung des Auswahlverfahrens eingeräumt.

Anlog des CsgG des Bundes soll eine spezielle Sondernutzungsregelung geschaffen werden, die neben der Klarstellung, dass stationsbasiertes Carsharing auf öffentlichen Straßen Sondernutzung ist, auch eine angemessene Satzungs- und Erlaubnisgrundlage für die Gemeinden bietet. Die Regelung soll dabei auf das zwingend gebotene Maß beschränkt werden und damit den Gemeinden im Saarland größtmögliche Gestaltungsfreiheit lassen.

Der Entwurf des Gesetzes sieht vor, dass zunächst geeignete öffentliche Flächen als Stellplätze für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge durch die Gemeinden bestimmt werden. Für die Nutzung dieser Flächen werden im Weiteren die Voraussetzungen und das Verfahren für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis geregelt. Nach Durchführung eines transparenten und diskriminierungsfreien Auswahlverfahrens soll ein geeigneter und zuverlässiger Anbieter die Sondernutzungserlaubnis für einen Zeitraum von maximal acht Jahren erhalten. Während sich die Zuverlässigkeitskriterien an der bundesgesetzlichen Regelung orientieren, sind die Eignungskriterien nicht starr definiert. Die Gemeinden müssen bei der Auswahl verkehrs- und umweltpolitische Zielvorstellungen berücksichtigen. Entsprechend des CsgG des Bundes ist für Gemeinden mit weniger als 50 000 Einwohnern, aufgrund der zu erwartenden geringen Anzahl von Wettbewerbern eine Abweichungsmöglichkeit zur Vereinfachung des Verfahrens vorgesehen.

Im Falle eines Verstoßes wird eine Ermächtigungsgrundlage für den Widerruf der Erlaubnis geschaffen. Auch die Erhebung von Sondernutzungsgebühren wird ermöglicht.

Zudem soll ein neuer Ordnungswidrigkeiten-Tatbestand geschaffen werden, der einen Verstoß gegen Auflagen und Bedingungen ebenso wie einen unbefugten Gebrauch der Sondernutzung sanktioniert und damit die Einhaltung der Anforderungen an die straßenrechtliche Bevorrechtigung absichert.

Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf kann auch die Verpflichtung erfüllt werden die nach Landesrecht zuständige Behörde gemäß § 5 CsgG des Bundes zu bestimmen. Mit der Wahl der Gemeinde als zuständig Behörde für die innerörtlichen Bundesstraßen neben den Straßen nach § 3 des saarländischen Straßengesetzes

wird eine homogene und klare Zuständigkeit für alle Straßen im Saarland geschaffen.

C. Alternativen

Regelungen zum Carsharing auf den saarländischen Straßen könnte statt durch ein eigenes Gesetz auch durch eine Änderung des saarländischen Straßengesetzes umgesetzt werden.

Eine derartige Änderung des Landesstraßengesetzes wurde durch teilweise in anderen Bundesländern vorgenommen.

Im Interesse der Rechtsklarheit und um die Sondernutzungsregelungen im saarländischen Straßengesetz nicht zu überfrachten, sollte jedoch dem Beispiel des Bundes und der Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern und Bremen gefolgt werden diese Materie in einem eigenen saarländischen Carsharinggesetz geregelt werden. Zudem wird so ein bereits aus sich heraus verständliches Gesetz geschaffen.

Da Bundesstraßen nicht Bestandteil der Regelungsmaterie des saarländischen Straßengesetzes sind, wäre in diesem Fall aber ein zusätzliches Gesetzgebungsverfahren für die Bestimmung der zuständigen Behörde gemäß § 5 CsgG des Bundes für die innerörtlichen Bundesstraßen notwendig.

Weitere Alternative wäre, keine Regelung für Landstraßen I. und II. Ordnung, Gemeindestraßen und sonstige öffentliche Straßen zu treffen und nur eine Regelung, durch Gesetz oder Verordnung für eine nach Landesrecht zuständige Behörde zur Durchführung des CsgG des Bundes für innerörtliche Bundesstraßen zu treffen.

Dies würde jedoch Gemeinden, welche nicht über eine Bundesstraße in ihrem Gebiet verfügen, unangemessen benachteiligen und zudem einen inhomogenen Rechtsrahmen im saarländischen Straßennetz erzeugen. Dies wiederum verkompliziert das Genehmigungsverfahren, was sowohl Gemeinden als auch potentielle Carsharing-Anbieter abschrecken könnte und die weitere Ausbreitung des Carsharing im Saarland negativ beeinflussen wird.

Da jedoch der praktisch häufigste Anwendungsfall für stationsbasierte Carsharingangebote sich genau im Bereich der landesrechtlich zu regelnden Straßen, namentlich bei den Gemeindestraßen und den Ortsdurchfahrten von Landstraßen I. und II. Ordnung, findet, hat das landesrechtliche Regelungsregime eine erhebliche Bedeutung.

D. Finanzielle Auswirkungen

1. Haushaltsausgaben ohne Vollzugaufwand

Die Regelungen können unter Umständen Auswirkungen auf die Haushalte der Kommunen haben, sofern sich diese entschließen, im Rahmen der Parkraumbewirtschaftungsregelungen Gebührenbefreiungen oder -ermäßigungen zugunsten von Carsharingfahrzeugen vorzusehen. Die Kommunen werden jedoch nicht verpflichtet, diese Freistellung vorzusehen.

2. Vollzugaufwand

Für den Landeshaushalt entsteht kein Vollzugaufwand.

Entscheidet sich eine Gemeinde, Flächen für diese Nutzung bereitzustellen, kann auf drei Ebenen Aufwand entstehen. Zum einen bei der Auswahl der Flächen, bei der Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis und bei der Überwachung des Vollzugs (hinsichtlich des Erlaubnisinhabers und der Verkehrsteilnehmer).

Da nicht absehbar ist, wie viele Gemeinden im Saarland Flächen für stationsbasiertes Carsharing ausweisen werden, ist eine konkrete Kostenschätzung nicht zuverlässig möglich.

Die Vorschrift räumt den Gemeinden allerdings lediglich die Möglichkeit ein, in diesem Bereich tätig zu werden. Eine Verpflichtung ist damit nicht verbunden. Darüber hinaus kann die Gemeinde für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen Gebühren erheben, um ihre Kosten zu decken.

Das Konnexitätsprinzip gemäß Art.120 der saarländischen Verfassung ist von der Neuregelung über das stationsbasierte Carsharing daher nicht berührt.

E. Sonstige Kosten

keine

F. Auswirkungen von frauenpolitischer Bedeutung

keine

G. Federführende Zuständigkeit

Die Federführung obliegt dem Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr

G e s e t z

zur Bevorrechtigung des Carsharing im Saarland
(Saarländisches Carsharinggesetz –SCsgG)

Vom

Der Landtag wolle beschließen:

§ 1

Zweck des Gesetzes

Mit diesem Gesetz werden Maßnahmen zur Bevorrechtigung des Carsharing ermöglicht, um die Verwendung von Carsharingfahrzeugen im Rahmen stationsbasierter Angebotsmodelle mit dem Ziel der Verringerung des Parkraumbedarfs und klima- sowie umweltschädlicher Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs im Saarland zu fördern.

§ 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Gesetzes ist

1. ein Carsharingfahrzeug ein Kraftfahrzeug im Sinne des § 1 Absatz 2 des Straßenverkehrsgesetzes, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten sowie selbstständig reserviert und genutzt werden kann,
2. ein Carsharinganbieter ein Unternehmen unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind,
3. stationsbasiertes Carsharing ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestellen beruht.

§ 3

Carsharing als Sondernutzung im öffentlichen Straßenraum

(1) Unbeschadet der sonstigen straßenrechtlichen Bestimmungen zur Sondernutzung im Sinne der §§ 18 und 19 des Saarländischen Straßengesetzes kann die Gemeinde zum Zwecke der Nutzung als Stellflächen für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge hierzu geeignete Flächen auf Ortsdurchfahrten auf Landstraßen I. und II. Ordnung oder Gemeindestraße bestimmen. Ist die Gemeinde in der Ortsdurchfahrt nicht Träger der Straßenbaulast, darf die Flächenbestimmung nur mit Zustimmung der Straßenbaubehörde erfolgen.

(2) Die Flächen sind so zu bestimmen, dass die Funktion der Straße, die Gewährleistung der Barrierefreiheit und die Belange des öffentlichen Personennahverkehrs nicht beeinträchtigt werden sowie die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs gewahrt sind.

§ 4

Auswahlverfahren

(1) Die Flächen sind von der Gemeinde im Wege eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens einem geeigneten und zuverlässigen Carsharinganbieter zum Zwecke der Nutzung als Stellfläche für stationsbasierte Carsharingfahrzeuge für einen Zeitraum von längstens acht Jahren zur Verfügung zu stellen (Sondernutzungserlaubnis). Geeignet ist ein Carsharinganbieter, der die nach Absatz 2 festgelegten Kriterien erfüllt. Unzuverlässig ist ein Carsharinganbieter, der bei der Erbringung von Carsharingdienstleistungen wiederholt in schwerwiegender Weise gegen Pflichten aus der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung verstoßen hat sowie in den in § 123 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen genannten Fällen. Das Verfahren nach Satz 1 kann für einzelne Stellflächen auch getrennt durchgeführt werden.

(2) Die Gemeinde legt die Eignungskriterien für die Auswahl der Carsharinganbieter fest. Die Eignungskriterien sind mit dem Ziel festzulegen, dass die von dem jeweiligen Carsharinganbieter angebotene Leistung am besten zu Folgendem beiträgt:

1. Verringerung des motorisierten Individualverkehrs, insbesondere durch eine Vernetzung mit dem öffentlichen Personennahverkehr,
2. Entlastung von straßenverkehrsbedingten CO₂-Emissionen sowie Luftschadstoffen, insbesondere durch das Vorhalten elektrisch betriebener Fahrzeuge oder anderer emissionsarmer Fahrzeuge und

Zudem können die Verringerung des Parkraumbedarfs im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum, die Familienfreundlichkeit und die Barrierefreiheit der Carsharingfahrzeuge sowie weitere Eignungskriterien bei der Auswahl der Carsharing-

anbieter besonders berücksichtigt werden. Die Festlegung der Eignungskriterien kann auch durch Satzung erfolgen.

(3) Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern können in ihren Auswahlverfahren von den Anforderungen des Absatzes 2 und 5 abweichen, wenn dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist oder ein Interessenbekundungsverfahren ergeben hat, dass andernfalls kein Carsharinganbieter einen Antrag stellt. Die Gründe dafür sind aktenkundig zu machen.

(4) § 18 Absatz 2, 4, 6 und 8 des Saarländischen Straßengesetzes gelten mit der Maßgabe entsprechend, dass die Sondernutzung nicht auf Widerruf erteilt werden darf.

(5) Das Auswahlverfahren ist öffentlich bekanntzumachen und kann auch durch ein von der Gemeinde damit beliehenes kommunales Unternehmen erfolgen. Die Bekanntmachung muss allen interessierten Carsharinganbietern kostenfrei und ohne Registrierung zugänglich sein. Sie muss alle für die Teilnahme an dem Auswahlverfahren erforderlichen Informationen enthalten, insbesondere Informationen über den Ablauf des Auswahlverfahrens, Anforderungen an die Übermittlung von Unterlagen sowie die Auswahlkriterien, die vorgesehene Dauer und die voraussichtlichen Kosten der Sondernutzung. Außerdem ist festzulegen, wie verfahren wird, wenn mehrere Carsharinganbieter Anforderungen nach Absatz 1 Satz 1 und 2 in gleicher Weise erfüllen und eine Sondernutzungserlaubnis für dieselben Stellflächen begehren. Fristen sind angemessen zu setzen. Das Auswahlverfahren ist von Anfang an fortlaufend zu dokumentieren. Wesentliche Entscheidungen sind zu begründen. Nichtberücksichtigte Bewerber sind über die Gründe für die Nichtberücksichtigung sowie über den Namen des ausgewählten Bewerbers zu unterrichten.

(6) Nach Ablauf der Geltungsdauer der Sondernutzungserlaubnis ist eine Verlängerung oder Neuerteilung nur nach Durchführung eines erneuten Auswahlverfahrens nach Absatz 1 Satz 1 möglich.

(7) Die Frist für die Entscheidung über die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis im Rahmen des Auswahlverfahrens nach Absatz 2 und 3 beträgt sechs Monate. Die Frist beginnt mit Ablauf der Einreichungsfrist. Sie kann einmal für eine begrenzte Dauer verlängert werden, wenn dies wegen der Schwierigkeit der Angelegenheit gerechtfertigt ist. Die Fristverlängerung ist zu begründen und rechtzeitig allen teilnehmenden Anbietern mitzuteilen.

(8) Das Auswahlverfahren kann auch über eine einheitliche Stelle nach § 71a des Saarländischen Verwaltungsverfahrensgesetzes abgewickelt werden.

§ 5

Widerruf der Erlaubnis

Die Sondernutzungserlaubnis kann auch widerrufen werden, wenn die Eignungskriterien vom Carsharinganbieter nicht mehr erfüllt werden oder dessen Zuverlässigkeit nicht mehr gegeben ist. Das Vorliegen der Eignungskriterien sowie der erforderlichen Zuverlässigkeit ist der Gemeinde auf Anforderung nachzuweisen.

§ 6

Sondernutzungsgebühren

Werden anstelle eines privaten Entgelts Gebühren erhoben, so regeln die Gemeinden die Erhebung der entsprechenden Sondernutzungsgebühren durch Satzung. Bei der Bemessung der Gebühren sind Art und Ausmaß der Einwirkung auf die Straße und den Gemeingebrauch sowie das wirtschaftliche Interesse des Sondernutzungsberechtigten zu berücksichtigen.

§ 7

Ordnungswidrigkeiten

(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig eine öffentliche Straße unbefugt zur Bereitstellung von stationsbasiertem Carsharing gebraucht oder den mit der Sondernutzungserlaubnis erteilten vollziehbaren Bedingungen und Auflagen zuwiderhandelt.

(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu fünftausend Euro geahndet werden.

(3) Zuständige Verwaltungsbehörde für die Verfolgung und Ahndung der Ordnungswidrigkeiten nach § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten ist die Gemeinde.

§ 8

Zuständige Behörde für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen

(1) Zuständige Behörde nach § 5 Absatz 1 Satz 1 und 2, Absatz 2 Satz 1 und Absatz 7 Satz 1 und 2 des Carsharinggesetzes (CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) in der jeweils geltenden Fassung ist die Gemeinde.

(2) Straßenbaubehörde im Sinne des § 5 Absatz 1 Satz 2 CsgG ist der Landesbetrieb für Straßenbau.

§ 9

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Saarbrücken, XX.XXX.2022

Die Regierung des Saarlandes:

Der Ministerpräsident

Die Ministerin für Wirtschaft, Arbeit,
Energie und Verkehr

(Hans)

(Rehlinger)

Der Minister für Finanzen und Europa
Der Minister für Justiz

Der Minister für Inneres, Bauen und
Sport

(Strobel)

(Bouillon)

Die Ministerin für Soziales, Gesundheit,
Frauen und Familie

Die Ministerin für Bildung und Kultur

(Bachmann)

(Streichert-Clivot)

Der Minister für Umwelt

(Jost)

B e g r ü n d u n g :

A. Allgemeines

Mit dem immer weiter zunehmenden Verkehr sind insbesondere für Städte und Gemeinden teilweise hohe Belastungen verbunden, wie beispielsweise die Verknappung von Parkmöglichkeiten oder Probleme der Luftreinhaltung. Deshalb rücken zunehmend Angebote in den Fokus, die Alternativen zum vorherrschenden motorisierten Individualverkehr bieten. Hier finden sich neben den bestehenden Angeboten des öffentlichen Personennahverkehrs zunehmend Angebote, die auf geteilter Nutzung von Kraftfahrzeugen, also Carsharing, beruhen.

So hat sich das Carsharing in den vergangenen Jahren zu einem Baustein für ein nachhaltiges Mobilitätsangebot entwickelt. Eine Bevorrechtigung von Carsharing dient nicht nur dem Ziel, die Gemeinden vom Individualverkehr zu entlasten und eine verstärkte Vernetzung solcher Angebote mit dem öffentlichen Personennahverkehr zu ermöglichen, sondern auch dem indirekten Umweltschutz. Die Unterstützung solcher Modelle kann auch die Entwicklung neuer Konzepte und Technologien fördern. Um diese neuen Angebote nutzbar zu machen, gibt es neben den straßenverkehrsrechtlichen Möglichkeiten zur Bevorzugung von Carsharingangeboten, etwa bei der Erhebung von Parkgebühren, auch die straßenrechtliche Möglichkeit, exklusive Flächen für diese Angebote auszuweisen. Mit dem zum 1. September 2017 in Kraft getretenen Carsharinggesetz (CsgG) vom 5. Juli 2017 (BGBl. I S. 2230) in der jeweils geltenden Fassung werden beide Ansätze bereits verfolgt.

Der Bund hat mit § 5 CsgG bereits eine straßenrechtliche Regelung geschaffen, nach der Flächen für stationsbasierte Carsharingangebote exklusiv im Wege von Sondernutzungserlaubnissen zugeteilt werden können. Er konnte die Materie aufgrund der verfassungsrechtlichen Kompetenzzuweisung jedoch nicht vollständig, sondern straßenrechtlich nur für die Ortsdurchfahrten im Zuge von Bundesstraßen regeln. Diese bilden aber nur einen sehr geringen Teil des für Carsharingstationen relevanten Verkehrsnetzes. Regelungen für die für Carsharing wesentlich bedeutsameren Straßen im nachgeordneten Straßennetz bleiben dem Landesgesetzgeber vorbehalten.

Der praktisch häufigste Anwendungsfall für stationsbasierte Carsharingangebote findet sich genau im Bereich der landesrechtlich zu regelnden Straßen, namentlich bei den Gemeindestraßen und den Ortsdurchfahrten von Landstraßen I. und II. Ordnung. Damit hat das landesrechtliche Regelungsregime faktisch erhebliche Bedeutung.

Ziele der gezielten Bevorrechtigung des Carsharing sind die Entlastung von Städten und Gemeinden vom Individualverkehr, der indirekte Umweltschutz durch bewusster Nutzung von Automobilen und den Einsatz von Elektrokraftfahrzeugen sowie die verstärkte Vernetzung von ÖPNV und MIV-Angeboten wie sie sich schon in einigen deutschen Städten findet. Der Bund hat diese Ziele ebenfalls in

§ 5 Absatz 4 Satz 2 des Carsharinggesetzes verankert und zum Maßstab für die Eignung von Carsharinganbietern erhoben.

Im stationsabhängigen Carsharing ist eine Vielzahl kleiner Anbieter tätig, die auch im Rahmen von Vereins- oder Genossenschaftsmodellen Carsharinglösungen bereithalten. Deren Unterstützung kann auch Innovationskraft befördern sowie zum Entstehen neuer Konzepte und Technologien beitragen

Mit den §§ 18 bis 19 und der Satzungsermächtigung in § 19 Abs. 3 Satz 1 des Saarländischen Straßengesetzes besteht bereits ein flexibles System zur Regelung von Sondernutzungen. Auch die Verlagerung von Gewerbeflächen in den öffentlichen Verkehrsraum ist - etwa im Hinblick auf Altkleidercontainer, Telefonzellen oder Freischankflächen - prinzipiell nicht neu. Das bestehende Sondernutzungsregime umfasst, flankiert durch die Rechtsprechung, bereits Möglichkeiten zu einer weitgehenden Regelung.

Es ist jedoch notwendig, eine explizite Regelung für eine Sondernutzungserlaubnis für stationsbasierte Carsharingangebote zu schaffen.

Für die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen für Stellflächen, die für das stationsbasierte Carsharing genutzt werden, bietet sich ein Rückgriff auf die bestehenden straßenrechtlichen Regelungen nicht an, da es sich bei der beabsichtigten Nutzung nicht um einen „Gebrauch der Straße über den Gemeingebrauch hinaus“ und damit nicht um eine Sondernutzung im bisherigen Sinne handelt. Der Gebrauch durch Carsharingfahrzeuge hat durchaus verkehrlichen Charakter. Vielmehr entsteht der besondere Charakter der Nutzung für stations-basiertes Carsharing aus dem Ausschluss der Nutzung anderer Verkehrsteilnehmer (quasi Teileinziehung) und der Verlagerung der Gewerbefläche in den öffentlichen Straßenraum. Zudem bietet das stationsbasierte Carsharing eine neue Nutzungsmöglichkeit, die eine systematische Konkurrenzsituation von Anbietern um Flächen schafft.

Flächen, die exklusiv für Carsharingangebote ausgewiesen werden, gehen für andere Verkehrsteilnehmer verloren. Konflikte mit anderen Straßennutzern sind daher nicht auszuschließen. Die Vorschriften zur Sondernutzung setzen jedoch gerade einen Eingriff in den Gemeingebrauch voraus.

Zudem bedarf es eines gesetzgeberischen Tätigwerdens, um den Spielraum für eine Ermessensausübung der Gemeinde bei der Auswahl von Carsharinganbietern auf Kriterien zu erweitern, die über einen sachlichen Bezug zur Straße hinausgehen. Das betrifft damit die umweltbezogenen Kriterien wie etwa die Nutzung von elektrobetriebenen Fahrzeugen oder sonstige Kriterien, die einer Verringerung des innerstädtischen motorisierten Individualverkehrs besonders dienlich sind.

Wenngleich die Möglichkeit besteht, Carsharingstationen auch außerhalb gewidmeter Straßen, etwa auf Privatflächen, zu betreiben, bietet das Sondernutzungsmodell die Chance, straßenverkehrsrechtlich durchsetzbare Beschilderungen zum Ausschluss anderer Verkehrsteilnehmer anzuordnen, sofern nur die ein-

schlägigen straßenverkehrsrechtlichen Regelungsvoraussetzungen vorliegen. Der Bundesgesetzgeber hat gemäß § 3 Absatz 3 des Carsharinggesetzes die Kompetenz, Parkvorberechtigungen durch Verordnung zu regeln und hat zwischenzeitlich mit der 54. ÄnderungsVO zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften (StVO – Novelle) v. 20.04.20, (BGBl I, Nr. 19, S. 814 v. 27.04.20) davon Gebrauch gemacht.

Nicht von dem Gesetz erfasst sind solche Fälle, in denen Flächen ohne explizite Zuordnung zu einem oder mehreren konkreten Carsharingunternehmen generell für die alleinige Nutzung durch Carsharingfahrzeuge ausgewiesen werden. Hierfür bedarf es auch weiterhin keiner Sondernutzungserlaubnis. Die Ausweisung hat im Wege der Beschilderung auf Grundlage des Straßenverkehrsrechts zu erfolgen.

Eine landesgesetzliche Regelung erlaubt es, die verkehrs- und umweltpolitischen Vorteile des Carsharing auch im Saarland voll auszuschöpfen und sicherzustellen, dass auch auf Landstraßen I. und II.Ordnung, Gemeindestraßen oder sonstigen Straßen eine Sondernutzung des öffentlichen Straßenraumes gewährt werden kann.

In einigen Gemeinden im Saarland werden bereits Carsharingfahrzeuge angeboten, bislang jedoch meist auf privaten Flächen oder nicht stationsbasiert im öffentlichen Verkehrsraum. Um die Attraktivität des Verkehrsangebots zu erhöhen und den von den Carsharinganbietern geplanten Angebotserweiterungen zu entsprechen, bedarf es der Eröffnung der Möglichkeit, stationsbasiertes Carsharing auch auf öffentlichen Straßen zu betreiben.

Das Konzept des Carsharing gewinnt zudem nicht nur für die jüngere Generation, sondern auch in Quartieren, die für ältere Menschen aufbereitet werden, an zusätzlicher Bedeutung. So kann mit einer barrierefreien Wohnung, kombiniert mit einer guten ÖPNV-Anbindung und einem Carsharingangebot eine Mobilität ermöglicht werden, die losgelöst vom eigenen Auto den Zugriff auf ein Kraftfahrzeug im Bedarfsfall ermöglicht.

Eine landesgesetzliche Regelung eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, das Konzept des Carsharing hinsichtlich der Verfügbarmachung des öffentlichen Straßenraumes und der Festsetzung attraktiver Gebühren aktiv zu fördern

B. Im Einzelnen

Zu § 1

Diese Norm erläutert den Zweck des Gesetzes. Es wird das Ziel verfolgt, klima- und umweltschädliche Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs durch die straßenrechtliche Bevorrechtigung von stationsbasierten Carsharingangeboten zu verringern und gleichsam zu einer Entlastung des Parkraumbedarfs beizutragen.

Zu § 2

Diese Regelung definiert die Begriffe „Carsharingfahrzeug“, „Carsharinganbieter“, und „stationsbasiertes Carsharing“. Sie entspricht den Begriffsdefinitionen des § 2 des CsgG des Bundes

Zu § 3

Zu Absatz 1

Die Vorschrift stellt insgesamt klar, dass es sich bei der exklusiven Nutzung von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum für Carsharingangebote um einen Fall der straßenrechtlichen Sondernutzung handelt. Dem liegt eine Verlagerung von Betriebsflächen des jeweiligen Anbieters in den Straßenraum zugrunde, die dann von den Kunden bzw. Nutzern in Anspruch genommen werden. Unmittelbar begünstigt von der Regelung ist der Carsharinganbieter selbst, nicht der Nutzer des Fahrzeugs.

Das Verfahren zur Einrichtung von Carsharingstationen ist zweistufig (Flächenbestimmung und anschließendes Erlaubnisverfahren) aufgebaut. Die Vorschrift des Absatz 1 greift dabei die Regelungen aus § 5 Absatz 1 des Carsharinggesetzes auf. Die Gemeinde hat vorab Flächen zu bestimmen, die sie für geeignet befindet, um diese für stationsbasiertes Carsharing nutzbar zu machen. Es handelt sich hierbei um Flächen auf öffentlichen Straßen, über die die örtlich zuständige Gemeinde jeweils alleine oder mit Zustimmung der zuständigen Straßenbaubehörde disponieren kann. In der Regel wird es sich dabei um Ortsdurchfahrten von Landstraßen I. und II. Ordnung sowie um Gemeindestraßen handeln.

Gemäß § 56 Absatz 1 des saarländischen Straßengesetzes ist für Landstraßen I. und II. Ordnung, mit Ausnahme der Ortsdurchfahrten in Gemeinden mit mehr als 80000 Einwohner, der Landesbetrieb für Straßenbau die zuständige Straßenbaubehörde.

Zu Absatz 2

Die Flächenauswahl hat die Funktionsfähigkeit der Straßen, die Belange von Menschen mit Behinderung sowie des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) und die Anforderungen an die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs für eine bestimmte Fläche in Ausgleich zu bringen. Dabei meint der Begriff der Barrierefrei-

heit eine bauliche Gestaltung dergestalt, dass sie auch von Menschen mit Behinderung ohne zusätzliche Hilfen genutzt werden kann.

Zu § 4

Zu Absatz 1

Diese Vorschrift definiert zunächst in Satz 1 den Begriff der Sondernutzungserlaubnis im Sinne des Saarländischen Gesetzes zur Bevorrechtigung des Carsharing analog zur Regelung des § 5 Absatz 2 Satz 1 des CsgG des Bundes. Sie stellt klar, dass die Gemeinden für die vorab bestimmten Flächen Sondernutzungserlaubnisse erteilen können. Insoweit handelt es sich um eine Modifikation der straßenrechtlichen Regelungen des §§ 18 und 19 des Saarländischen Straßengesetzes. Die Vorgabe zur Durchführung eines diskriminierungsfreien und transparenten Auswahlverfahrens weist auf die bereits geltende Rechtslage hin. Eine Abweichung durch Satzung ist in dieser Hinsicht nicht möglich. Die Erlaubnis ist zwingend zu befristen. Aus Gründen der praktischen Handhabung wird ein Zeitraum von maximal acht Jahren analog zu § 5 Absatz 2 Satz 1 des Carsharinggesetzes vorgeschrieben, wobei die Gemeinden auch kürzere Zeiträume vorsehen können.

Satz 2 definiert, wann ein Carsharinganbieter geeignet im Sinne des Satz 1 ist. Die Eignungskriterien werden in Absatz 2 festgelegt

In Satz 3 wird ebenfalls in Einklang mit der Regelung auf Bundesebene (§ 5 Absatz 3 Satz 3 des Carsharinggesetzes) die erforderliche Zuverlässigkeit eines Carsharing-anbieters definiert. Dies erfolgt durch die Bezugnahme auf Normen der StVZO und des GWB, die eine Unzuverlässigkeit im straßenverkehrs- sowie wettbewerbsrechtlichen Sinne definieren.

Satz 4 bringt zum Ausdruck, dass die Sondernutzungserlaubnis flexibel für einzelne, mehrere oder alle der nach Satz 1 ausgewählten Flächen erteilt werden. Auf diese Weise können auch Pakete gebildet und dem jeweiligen Carsharinganbieter mehrere Sondernutzungsflächen gebündelt zur Verfügung gestellt werden.

Zu Absatz 2

Nach der gängigen Rechtsprechung dürfen bei der Entscheidung über eine straßenrechtliche Sondernutzungserlaubnis nur Gesichtspunkte herangezogen werden, die einen sachlichen Bezug zur Straße aufweisen. Der Landesgesetzgeber kann jedoch den Kreis der Ermessenskriterien erweitern. Die Regelung des Absatzes 2 enthält normative Festlegungen, die den Rahmen für eine detaillierte kommunale Umsetzung geben.

Inhaltlich orientiert sie sich an der Vorschrift des § 5 Absatz 4 Satz 2 des Carsharinggesetzes, ergänzt diese jedoch. Der Bund hat sich mit dem Elektromobilitätsgesetz vom 5. Juni 2015 bewusst für die Förderung der Elektromobilität entschieden. Dieser Fördergedanke findet sich auch im CsgG des Bundes wieder.

Politisch wurde das Ziel ausgegeben, bis 2020 eine Million Elektroautos auf Deutschlands Straßen zu bringen. Wenngleich diese Zielmarke verfehlt wurde, besteht weiterhin ein grundsätzliches Bewusstsein für die Notwendigkeit der Reduzierung der Emissionen des Straßenverkehrs. Gleichwohl ist noch nicht abzusehen, ob Elektrofahrzeuge sich allein langfristig als zukunftsfähig erweisen werden. Der Gesetzesentwurf empfiehlt den Gemeinden daher, auch andere Antriebskonzepte, wie beispielsweise Brennstoffzellen, bei der Festlegung der Eignungskriterien zu berücksichtigen. In Anbetracht der noch nicht flächendeckenden Versorgung mit elektrischen Lademöglichkeiten und der räumlichen Struktur des Saarlandes soll ferner auch Fahrzeugen, die moderne Abgasnormen wie den Standard „Euro 6d TEMP“ oder „Euro 6d-ISC-FCM“ erfüllen, und insofern als emissionsarm einzustufen sind, ebenfalls nicht der Einsatz im Wege des Carsharing verwehrt werden.

Eine möglichst verbindliche Festlegung der Eignungskriterien hinsichtlich der unter Nr. 1 und Nr. 2 genannten Ziele ist gewählt worden, da diese den Mindestanspruch des Gesetzgebers an eine Bevorrechtigungsberechtigung des Carsharing darstellen.

Es steht den Gemeinden frei, die Kriterien nur für ein konkretes Auswahlverfahren oder allgemein durch Satzung festzulegen. Die Satzungsbefugnis wird der Gemeinde in Satz 4 eingeräumt. Die Verringerung des Parkraumbedarfs im öffentlichen und nicht öffentlichen Raum, die Familienfreundlichkeit und die Barrierefreiheit der Carsharingfahrzeuge können bei der Auswahl der Carsharinganbieter ebenfalls positiv Berücksichtigung finden. Diese Kriterien sollen zu einem nachhaltigen und alle Bereiche der Gesellschaft einbeziehenden Angebot beitragen. Die Eignungskriterien sind in jedem Fall nach Absatz 4 im Zusammenhang mit der Bekanntmachung über das vorgesehene Auswahlverfahren zu veröffentlichen.

Zu Absatz 3

Eine Abweichung von den Vorgaben für das Auswahlverfahren durch Satzung ist nicht möglich. Jedoch soll anlag zum CsgG des Bundes für Gemeinden mit nicht mehr als 50 000 Einwohnern eine Abweichung von den Vorgaben im Einzelfall möglich sein. Gründe können darin liegen, dass dies aufgrund besonderer örtlicher Umstände gerechtfertigt ist oder in einer kleineren Gemeinde ohnehin nur ein örtlicher Anbieter interessiert ist oder in Betracht kommt. Die Gründe müssen aktenkundig gemacht werden.

Zu Absatz 4

Der Verweis auf §18 Absatz 2 des saarländischen Straßengesetzes ermöglicht es den Gemeinden, für die Sondernutzungserlaubnis Bedingungen und Auflagen festzusetzen. Auf eine der Vorschrift des § 5 Absatz 8 des Carsharinggesetzes entsprechende ausdrückliche Regelung, dass die Sondernutzungserlaubnis für

stationsbasiertes Carsharing auch die Befugnis zur baulichen Absperrung der Fläche gegen Nichtbevorrechtigte enthalten darf, wird verzichtet, da eine solche Befugnis, ebenso wie andere Vorkehrungen, beispielsweise das Vorhalten von Ladinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, auch ohne ausdrückliche Regelung Gegenstand der Sondernutzungserlaubnis sein kann. Durch den Verweis auf § 18 Absatz 4 des Saarländischen Straßengesetzes wird sichergestellt, dass bei der Errichtung von Anlagen die Sicherheit und Ordnung sowie die allgemeinen Regeln der Technik einzuhalten sind. Der Verweisung auf § 18 Absatz 6 des saarländischen Straßengesetzes stellt sicher, dass der Erlaubnisnehmer gegen den Träger der Straßenbaulast keinen Ersatzanspruch bei Sperrung, Änderung oder Einziehung der Straße hat.

Der Verweis auf § 18 Absatz 8 des saarländischen Straßengesetzes gibt den Gemeinden auch für den Bereich des stationsbasierten Carsharing die Möglichkeit, bei einem Erlaubnisnehmer, der die Straße ohne oder im Widerspruch zu der erteilten Erlaubnis nutzt, die erforderlichen Anordnungen zu treffen. Hierzu zählt in letzter Konsequenz auch die Beseitigung des rechtswidrigen Zustands durch die Behörde, wobei sie Gegenstände von der Straße entfernen und bis zur Erstattung ihrer Aufwendungen zurückhalten, im Ernstfall sogar entsorgen kann. Die Maßgabe bei der Verweisung schließt lediglich eine Sondernutzungserlaubnis aus, die von vornherein auf Widerruf erteilt wurde. Durch die Befristung wird hingegen ein wirksamer Wettbewerb sichergestellt. Allerdings wird ein Widerruf nach § 5 dieses Gesetzes oder aus anderen Gründen gemäß § 49 des SVwVfG nicht ausgeschlossen. Sollte der Erlaubnisnehmer nachträglich die Voraussetzung der Zuverlässigkeit oder Eignungskriterien nicht mehr erfüllen und wurde die Erlaubnis nach § 5 widerrufen, kann somit ebenfalls eine Nutzung der Straße ohne Erlaubnis im Sinne des § 18 Absatz 8 Satz 1 des saarländischen Straßengesetzes vorliegen.

Zu Absatz 5

Diese Vorschrift regelt die Anforderungen, die an die Bekanntmachung des Auswahlverfahrens zu stellen sind. Durch die Verfahrensweise der öffentlichen Bekanntmachung soll sichergestellt werden, dass auch nicht ortskundige Interessenten die Gelegenheit haben, sich an dem von der Gemeinde durchgeführten Verfahren zu beteiligen. Damit wird auch den Anforderungen der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG Rechnung getragen. Über § 27a SVwVfG erfolgt dabei regelmäßig auch eine Veröffentlichung im Internet. Gemäß Satz 4 sind für das Auswahlverfahren ferner angemessene Fristen zu setzen. Dies betrifft insbesondere die Einreichungsfrist zur Abgabe eines Angebots für die Erteilung der Sondernutzungserlaubnis. Sind mehrere Carsharinganbieter gleich geeignet und zuverlässig, ist im Auswahlverfahren festzulegen, wie weiter verfahren wird. Es wird bewusst auf die Festlegung eines bestimmten Verfahrens verzichtet, um den Gemeinden die Wahl des Verfahrens zu überlassen.

Exemplarisch wären hierzu das Losverfahren oder das sogenannte „Draw-Verfahren“, bei dem die Carsharinganbieter nacheinander aus dem Kontingent der Fläche, um die sie konkurrieren, jeweils eine Fläche ziehen, zu nennen.

Die Einreichungsfrist ist hierbei so zu bemessen, dass die Anbieter die Möglichkeit haben, sich mit einer fundierten Bewerbung an dem Auswahlverfahren zu beteiligen, wobei die Festlegung der konkreten Dauer den Gemeinden überlassen wird. Die Erteilungsfrist, bis zu deren Ablauf das Genehmigungsverfahren abgeschlossen sein muss, wird hingegen in Absatz 7 geregelt.

Zu Absatz 6

Aus Absatz 1 Satz 1 geht hervor, dass die Dauer der erteilten Sondernutzungserlaubnis acht Jahre nicht überschreiten darf. Sofern eine Fläche nach Ablauf dieses Zeitraumes weiterhin für stationsbasiertes Carsharing zur Verfügung gestellt werden soll, ist entweder eine Verlängerung oder Neuerteilung der Erlaubnis zur Sondernutzung notwendig. Als Grundlage hierfür ist ein erneutes Verfahren nach Absatz 1 Satz 1 durchzuführen.

Zu Absatz 7

Die Fristenregelung dient der Umsetzung von Artikel 13 Absatz 3 der Richtlinie 2006/123/EG des Europäischen Parlamentes und des Rates vom 12. Dezember 2006 über Dienstleistungen im Binnenmarkt. Die Erteilungsfrist von sechs Monaten kann bei begründeten Schwierigkeiten einmal für eine begrenzte Dauer verlängert werden, wobei die Verlängerung allen teilnehmenden Anbietern rechtzeitig mitzuteilen und zu begründen ist. Sie sind über die Verlängerung der Erteilungsfrist von der zuständigen Behörde oder der einheitlichen Stelle nach § 71a SVwVfG zu unterrichten, beispielsweise im Rahmen einer sachdienlichen Auskunft.

Zu Absatz 8

Durch die Möglichkeit der Abwicklung des Auswahlverfahrens über eine einheitliche Stelle werden dem Antragssteller eine weitere Zugangsmöglichkeit zum Verfahren und zugleich eine elektronische Verfahrensabwicklung ermöglicht. Das Verfahren über eine einheitliche Stelle wurde in Umsetzung des Artikels 6 der EU-Dienstleistungsrichtlinie 2006/123/EG neu eingeführt. Die einheitliche Stelle nimmt Anzeigen, Anträge, Willenserklärungen und Unterlagen entgegen und leitet sie unverzüglich an die zuständigen Behörden weiter.

Zu § 5

Die Erlaubnis kann auch widerrufen werden, wenn der Carsharinganbieter die Eignungskriterien nicht mehr erfüllt oder seine Zuverlässigkeit nicht mehr gegeben ist. Insofern wird eine spezialgesetzliche Regelung geschaffen, die einen Widerruf nach § 49 SVwVfG gleichwohl nicht ausschließt.

Zu § 6

Diese Vorschrift normiert die Möglichkeit der Erhebung von Sondernutzungsgebühren auch für das Konzept des stationsbasierten Carsharing und orientiert sich insofern an der Regelung des § 18 Absatz 3 des saarländischen Straßengesetzes. Die Erhebung von Sondernutzungsgebühren kann sich hierbei im Allgemeinen neben der Beeinträchtigung des Gemeindegebrauchs auch am Maß des wirtschaftlichen Vorteils der Sondernutzung bemessen. Die Gemeinde hat bei der Bemessung der Gebühr sicherzustellen, dass keine unzulässige Beihilfe im Sinne der Artikel 107, 108 des Vertrages über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) an den Carsharinganbieter gewährt wird. Die Gebühr wird daher mindestens dem wirtschaftlichen Vorteil des Erlaubnisnehmers entsprechen müssen.

Zu § 7

Durch diese Norm wird in Absatz 1 zunächst der Begriff der Ordnungswidrigkeit im Sinne des Gesetzes formuliert und in Absatz 2 die Möglichkeit der Ahndung von Verstößen durch Bußgeld sichergestellt. Neben der Sanktionierung des unbefugten Gebrauchs einer öffentlichen Straße wird die Bußgeldvorschrift auch auf Verstöße erstreckt, die bei entsprechender Anwendung des § 18 Absatz 4 des saarländischen Straßengesetzes erfolgen. Damit sind auch Verstöße gegen die Pflicht zur Errichtung und zum Unterhalt stationärer Carsharingeinrichtungen (beispielsweise Ladesäulen für Elektrofahrzeuge) umfasst. Absatz 3 normiert die sachliche Zuständigkeit der Gemeinde als sachnahe Ordnungswidrigkeiten-Behörde, selbst wenn diese innerhalb der entsprechenden Ortsdurchfahrt nicht Straßenbaulastträgerin im Sinne des § 56 des saarländischen Straßengesetzes ist.

Die gewählte Maximalhöhe der Geldbuße von fünftausend Euro bei einer Ordnungswidrigkeit im Sinne des Gesetzes entspricht der Maximalhöhe der Geldbuße bei einer unerlaubten ordnungswidrigen Nutzung einer Straße über den Gemeindegebrauch hinaus gemäß § 61 Absatz 2 i. V. m. § 61 Absatz 1 Nr.1.

Zu § 8**Zu Absatz 1**

Diese Vorschrift regelt die Zuständigkeit für die Aufgaben nach § 5 des CsgG des Bundes.

Die Bestimmung der Gemeinde als zuständige Behörde orientiert sich an der Regelung gemäß § 8 Absatz 1 Satz 2 FStrG und des § 19 des saarländischen Straßengesetzes, dass die Erlaubnis einer Sondernutzung in Ortsdurchfahrten mit Bundesstraßen oder Landstraßen I. und II. Ordnung durch die Gemeinde erfolgt. Sie ist damit auch die sachnahe Behörde für die Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis nach Carsharinggesetz.

Zu Absatz 2

Mit Ausnahme des Gebietes der Landeshauptstadt Saarbrücken, welche als einzige Gemeinde im Saarland aufgrund ihrer Einwohnerzahl gemäß § 5 Absatz 2 FStrG selbst Träger der Straßenbaulast von Bundesstraßen in Ortsdurchfahrten ist, befinden sich alle anderen innerörtlichen Bundesstraßen in der Baulast des Bundes.

Diese werden gemäß Artikel 90 GG durch die Länder oder die nach Landesrecht zuständigen Selbstverwaltungskörperschaften verwaltet.

Im Saarland ist gemäß §1 Absatz 2 Nr. 1 der saarländischen Verordnung zur Durchführung des Bundesfernstraßengesetzes der Landesbetrieb für Straßenbau die zuständige Straßenbaubehörde im Sinne des Bundesfernstraßengesetzes.

Hiermit erfolgt eine Festlegung des Landesbetriebs für Straßenbau als zuständige Straßenbaubehörde auch im Sinne des CsgG des Bundes.

Zu § 9

Diese Vorschrift regelt das Inkrafttreten des Gesetzes.